Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

23 645 Openbaar vervoer

Nr. 613

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 januari 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 18 september 2015 over de visie OV Betalen en de voortgangsrapportage van het NOVB (Kamerstuk 23 645, nr. 605).
De Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu heeft deze vragen beantwoord bij brief van 27 januari 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

kst-23645-613
ISSN 0921 - 7371
'
s-Gravenhage 2016

Vraag 1
Op welke wijze worden aanbieders van mobiliteitskaarten betrokken bij de agenda voor en de visie op betalen in het openbaar vervoer?

Vraag 2
Is het waar dat er geen gremium bestaat waarin mobiliteitskaartaanbieders kunnen overleggen met vervoerders.

Vraag 3
Zijn de mobiliteitskaartaanbieders al uitgenodigd en aangeschoven bij het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB)?

Antwoord 1, 2 en 3
Het NOVB bestaat uit concessieverlenende overheden, de concessiehoudende openbaar vervoerbedrijven en consumentenorganisaties. Mobiliteitskaartaanbieders (MKA's) maken geen deel uit van het NOVB. In het NOVB is besloten dat de vervoerders vanuit de coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven (en dus niet vanuit het NOVB) de MKA's uitnodigen voor overleg over de operationele uitwerking van de visie OV Betalen. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van structureel overleg met de vervoerders en Translink in de toekomst besproken. De vervoerders hebben dit opgepakt. Een eerste overleg heeft inmiddels plaatsgevonden op 11 december 2015.

Vraag 4
Wat is het verschil tussen de telecombetaalmarkt en de OV-betaalmarkt en wat is het verschil tussen de energiemarkt en de OV-betaalmarkt? En wat zijn de overeenkomsten tussen genoemde markten?

Antwoord 4
Een belangrijk verschil is dat op de telecom- en energiemarkt sprake is van concurrentie op en tussen de netwerken zoals vaste en mobiele telefonie. In de openbaar vervoermarkt is sprake van concurrentie om OV-concessies die door de bevoegde overheden eens in de zoveel tijd in de markt worden gezet.
Een belangrijke overeenkomst is dat in alle drie de markten publieke belangen geborgd moeten worden.

In de telecomsector heeft «roaming» betrekking op mobiel bellen over landsgrenzen heen. De consument rekent de gesprekken af bij de eigen telecomprovider.

In het openbaar vervoer heeft «roaming» betrekking op het reizen in en door verschillende concessiegebieden met de ov-chipkaart. De reiziger moet zelf in- en uitchecken maar hoeft zich niet af te vragen welk bedrijf de vervoerdienst levert. Translink zorgt voor verrekening naar de verschillende vervoerders.
Voor meer informatie over verschillen en overeenkomsten tussen deze markten wordt verwezen naar het onderzoek «Effecten toetreding nieuwe mobiliteitskaartaanbieders op bestaande OV-concessies» dat u separaat ontvangt.

Vraag 5
Hoe kijkt u aan tegen een knip tussen het treinvervoer en de verkoop van vervoerbewijzen (een aparte markt voor betalen in het openbaar vervoer), zoals verschillende mobiliteitsaanbieders tijdens het rondetafelgesprek voorstelden?

Vraag 6
Is het mogelijk om een splitsing aan te brengen tussen de vervoersdienst en de verkooporganisatie en wat voor mogelijkheden zijn hier?

Vraag 7
Is het idee om een capaciteitsveiling of wholesalemarkt uit te werken voor het openbaar vervoer uitvoerbaar, en wat moet hiervoor, met inbegrip van eventuele wetswijzigingen, gebeuren?

Antwoord 5, 6 en 7
Ja, deze varianten zijn mogelijk. In het in antwoord 4 genoemde onderzoek «Effecten toetreding nieuwe mobiliteitskaartaanbieders op bestaande OV-concessies» worden verschillende varianten besproken waarmee toegang tot reisproducten afgedwongen kan worden.

De eerste variant houdt in dat wettelijk wordt geregeld dat concessiehouders alle reisproducten die zij aanbieden onder gelijke tarieven en voorwaarden ter beschikking stellen aan andere partijen zoals mobiliteitskaartaanbieders.
Een stap verder gaat het afdwingen van een groothandelsmarkt waarop alle reisproducten worden aangeboden voor een groothandelsprijs (voor bedrijvenkaartaanbieders) die lager ligt dan de verkoopprijs voor individuele consumenten. Op de groothandelsmarkt moet dus een korting worden aangeboden.
In combinatie hiermee is een afsplitsing van de dienstenaanbieders van de vervoerders denkbaar.

Voor een beschrijving van de voor- en nadelen van deze varianten wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van het hierboven genoemde rapport en mijn reactie daarop. Op basis van het onderzoek concludeer ik dat op dit moment de noodzaak ontbreekt om nu tot dergelijke regulering over te gaan.

Vraag 8
Welke voordelen en nadelen heeft het inzetten van een marktmeester in de OV-betaalmarkt die toezicht houdt, zoals de voormalige Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit (OPTA)?

Antwoord 8
De recente wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Kamerstuk 34 042; Stb. 2015, nr. 346) opent de mogelijkheid van sectorspecifiek toezicht door ACM. Daarmee zal op de OV-betaalmarkt sprake zijn van onafhankelijk sectorspecifiek toezicht indien er krachtens de Wp 2000 regels met betrekking tot de OV-betaalmarkt worden gesteld. Aan de keuze voor de ACM ligt de overweging ten grondslag dat de ACM door haar onafhankelijkheid en deskundigheid bij uitstek is toegerust voor deze vorm van markttoezicht. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel en de nota naar aanleiding van het verslag is hierop uitvoerig ingegaan (Kamerstuk 34 042, nrs. 3 en 6).

Vraag 9
Hoe kunnen mobiliteit(kaart)aanbieders toegang krijgen tot de OV-betaalmarkt en tot het betalingsplatform Translink Systems (TLS)?

Antwoord 9
Mobiliteit(kaart)aanbieders kunnen bij Translink de status van bedrijvenkaartaanbieder aanvragen. Met die status kunnen zij hun klanten met een OV-chipkaart toegang tot het openbaar vervoer geven. In de praktijk hebben alle MKA's deze status.

Vraag 10
Welke voor- en nadelen heeft het wettelijk verankeren van de positie van mobiliteit(kaart)aanbieders die hen toegang biedt tot de OV-betaalmarkt en welke mogelijkheden zijn hier?

Antwoord 10
Een voordeel van een wettelijke regeling op het gebied van de betaaldienstverlening is dat mobiliteitskaartaanbieders zekerheid krijgen over de positie die zij nu in de praktijk bij Translink hebben. Een nadeel kan zijn dat de regels overbodig zijn en belemmerend werken op de ontwikkeling van nieuwe diensten.

Ik ben bereid te onderzoeken of de bestaande toegang van de mopbiliteitskaartaanbieders tot de OV-betaalmarkt een wettelijke basis moet krijgen op grond van de recent gewijzigde Wp2000. Ik bereid een hoofdlijnennotitie voor waarin ik u mijn afweging op dit punt zal voorleggen. Dit sluit aan op de toezegging aan uw Kamer dat voor onderwerpen die voor regelgeving in aanmerking komen, eerst een hoofdlijnennotitie opgesteld zal worden waarin nut, noodzaak en proportionaliteit van regelgeving behandeld zullen worden (Handelingen TK 2014/15, nr. 88, item 3).
In dat kader zal dieper worden ingegaan op de voor- en nadelen van sectorspecifieke regels en toezicht.

Vraag 11
Is het mogelijk, wenselijk en toegestaan dat NS 450.000 Businesscards gratis in de markt zet zonder dat de daarvoor door TLS geëiste borg wordt betaald? Of heeft dit bedrag ergens anders betrekking op? Is dit niet concurrentievervalsend? Geldt dit ook voor de 1% vergoeding die NS doorberekent aan zakelijke mobiliteitskaartaanbieders en niet aan andere klanten?

Antwoord 11
NS mag binnen de grenzen van de wet en de hoofdrailnet-concessie zelf haar marketingbeleid vorm geven. Het stimuleren van het zakelijk gebruik van de trein draagt bij aan het behalen van belangrijke maatschappelijke doelstellingen zoals onder meer opgenomen in het Energieakkoord. Als NS OV-chipkaarten of Businesscards goedkoop of gratis in de markt zet, dan is dat niet concurrentievervalsend. Andere partijen (vervoerders of mobiliteitskaartaanbieders) in de markt kunnen ook acties doen waarbij de klant niet apart betaalt voor de chipkaart. Toen 9 juli 2014 het papieren treinkaartje is afgeschaft heeft NS een actie gehouden met goedkope persoonlijke en anonieme OV-chipkaarten. NS droeg zelf het verschil tussen de werkelijke prijs en de actieprijs.

NS geeft aan dat ze haar eigen kortingsstaffel voor de zakelijke markt ook toepast op de bedrijvenkaartaanbieders. Het genoemde percentage van 1% is volgens NS geen korting, maar een marketingprovisie die NS de bedrijvenkaartaanbieders als haar agenten betaalt voor de marketinginspanningen die zij doen.

Vraag 12
Hoe staat het met het project Open Data voor wat betreft de reisgegevens en reisinformatie, en het project Informatievoorziening van het NOVB? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 12
Het project Informatievoorziening van het NOVB bestaat uit verschillende deelprojecten. Voor de stand van zaken en de planning hiervan wordt verwezen naar de voortgangsrapportage NOVB. Voor de stand van zaken in het project Open Data verwijs ik naar de aanbiedingsbrief bij de voortgangsrapportage van 18 september 2015 (Kamerstuk 23 645, nr. 605). Er zijn werkafspraken over de wijze van beschikbaar stellen van de data. De verwachting is dat alle partijen voor 1 april 2016 ook formeel hierop hun akkoord zullen geven.

Vraag 13
Om welke branche gaat het als gesproken wordt over de oprichting van een brancheorganisatie door de vervoerders? Kunt u hierbij aangeven wat wel en niet onder deze branche verstaan wordt?

Vraag 14
Hoe wordt het oprichten van een brancheorganisatie bekostigd?

Antwoord 13 en 14
OVNL is de naam van de nieuwe brancheorganisatie voor de openbaar vervoerbedrijven in Nederland. Daarin werken zij samen op het gebied van reisproducten, klantenservice, betaaloplossingen en innovaties. De branchevereniging is opgericht en wordt bekostigd door de openbaar vervoerbedrijven in Nederland.

Vraag 15
Waarom heeft de overheid geen aandeel in de coöperatie?

Antwoord 15
De coöperatie OV Betalen wordt door de concessiehoudende vervoerders opgericht om gezamenlijk Translink in eigendom te verwerven en te besturen. Het Rijk of de decentrale overheden hebben hierin geen aandeel. Deze keuze is gebaseerd op een onderzoek naar de mogelijkheden van de herpositionering van Translink waarin verschillende varianten zijn beoordeeld waaronder gedeeltelijke nationalisatie van Translink. Uw Kamer is hierover geïnformeerd in de brief van 25 april 2013 (Kamerstuk 23 645, nr. 541).
In combinatie met de door het NOVB en in de wetgeving gestelde kaders ontstaat met de oprichting van de coöperatie, een solide OV-betaalmarkt waar innovaties kunnen plaatsvinden.

Vraag 16
Wanneer wordt het werkprogramma op basis van de visie op betalen in het openbaar vervoer opgesteld? Stelt u daaraan een deadline?

Antwoord 16
De vervoerders hebben samen met Translink de visie omgezet in een globaal werkprogramma met een concrete planning dat in het NOVB is besproken.
Een versie voor extern gebruik is bijgevoegd[1].

Vraag 17
Welke maatregelen zou u, op basis van de aangenomen wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (Kamerstuk 34 042), kunnen nemen als oplossingen voor het betalen in het openbaar vervoer te lang uitblijven?

Antwoord 17
In het geval oplossingen te lang uitblijven kan wetgeving worden overwogen.
De wetswijziging heeft twee met elkaar samenhangende belangen op het oog: dat van de concessiegrensoverschrijdende reiziger en dat van een open en goed functionerende markt voor betaaldienstverlening in het OV met toezicht door ACM. Dit houdt in dat indien nodig regels gesteld kunnen worden aan concessieoverstijgende aspecten van onder meer de uitgifte, de kwaliteit en de functionaliteit van vervoerbewijzen. Maar ook

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kunnen regels worden gesteld aan bijvoorbeeld de toegang van mobiliteitkaartaanbieders tot Translink en de toelating van nieuwe betaalwijzen in het OV-betalen. Ook de migratie naar een nieuw, landelijk betaalsysteem kan met de nieuwe wetgeving worden geborgd. De wetswijziging is organisatie-, systeem- en techniekneutraal. In de nota naar aanleiding van het verslag is hierop uitvoerig ingegaan (TK 34 042, nr. 6).

Vraag 18
Kunt u aangeven per welke datum het uiterlijk mogelijk wordt om met de mobiele telefoon en bankpas in het openbaar vervoer te betalen? De visie spreekt over kansrijke mogelijkheden, maar in het buitenland kan het al, dus waarom stelt u geen concrete deadline, samen met de andere concessieverleners, per wanneer dit gerealiseerd moet zijn?

Antwoord 18
De vervoerders hebben samen met Translink de visie omgezet in een globaal werkprogramma met een concrete planning dat in het NOVB is besproken.
De voorbereidingen voor de diverse pilots vinden nu plaats.

Een technische veldtest voor het betalen met de mobiele telefoon (dat wil zeggen met een ov-chipkaart op de simkaart van de telefoon) is op 30 november 2015 van start gegaan. Slaagt deze test dan volgt een pilot met meer klanten. Als die ook succesvol is dan kan medio 2016 de uitrol voor alle klanten met een geschikte telefoon starten. Voor betalen met de bankpas worden pilots voorbereid voor het najaar van 2016. Zie ook het antwoord op vraag 16.

Vraag 19
Als de betaalmethode geldig wordt voor het gehele openbaar vervoer, zijn alle treinen, bussen, et cetera dan betrokken?

Antwoord 19
Ja, de insteek van de vervoerders, Translink en het NOVB is dat de nieuwe betaalmethoden bij alle vervoerders zullen gelden zoals dat nu het geval is bij de OV-chipkaart. De verwachting is dat dit gefaseerd zal gebeuren. Een uitzondering is betalen met de OV-chipkaart op de simkaart van de telefoon. Dit is in feite de bestaande OV-chipkaart in een andere vorm en zal daarom direct bij alle vervoerders werken. Zie ook het antwoord op vraag 18.

Vraag 20
Hoe wordt voorkomen dat TLS en het NOVB langs elkaar heen werken?

Antwoord 20
De concessiehoudende vervoerders die gezamenlijk met de nieuwe coöperatie Translink in eigendom verwerven en besturen, zijn vertegenwoordigd in het NOVB. Deze herpositionering van Translink versterkt de band tussen besluitvorming in het NOVB en de uitvoering door Translink. Daarnaast maakt Translink onderdeel uit van de projectgroep waarin de visie wordt uitgewerkt in een werkprogramma.

Vraag 21
Welk stok heeft het NOVB achter de deur?

Antwoord 21
Het NOVB zelf heeft geen stok achter de deur. Wel kan wetgeving worden ingezet.
De vervoerders zijn verantwoordelijk voor de opzet en uitvoering van de pilot-projecten en de landelijke uitrol van nieuwe betaalsystemen. Het

NOVB is de aangewezen plek om besluiten te nemen en om de voortgang bij te houden. Als oplossingen te lang uitblijven, kunnen op basis van de recente wijziging van de Wp2000 via regelgeving en toezicht de nodige maatregelen worden afgedwongen. Zie ook het antwoord op vraag 17.

Vraag 22
Vanaf wanneer komt er een geld-terug-bij-vertraging-regeling voor de hele OV-keten (dus ongeacht het aantal vervoerders waarmee gereisd is)?

Antwoord 22
Alle spoorvervoerders in Nederland hebben op basis van Europese regelgeving een regeling voor geld-terug-bij-vertraging. Zij hebben in het NOVB afgesproken hun regelingen te harmoniseren. Dit is een belangrijke stap voor de reizigers. Hun rechten worden hiermee eenduidiger en het geld terugvragen wordt eenvoudiger.
Er is geen Europese verplichting voor een geld-terug-bij-vertraging-regeling voor het stads- en streekvervoer of overstapreizen met meerdere treinvervoerders. Vervoerders en concessieverlenende overheden hebben op dit moment geen plannen om op dit punt concrete stappen te zetten.

Vraag 23
Waarom kan niet van alle vervoerders rechtstreeks via uitcheckgemist.nl geld worden teruggevraagd?

Antwoord 23
Voor reizigers is er één ingang gecreëerd waar ze met hun verzoek terecht kunnen. Dit is conform de vraag van het NOVB. Een aantal vervoerders heeft ervoor gekozen om vooralsnog de afhandeling van de verzoeken via de eigen kanalen te doen omdat deze meer mogelijkheden bieden of voordelig voor reizigers zou uitpakken. Translink gaat uitcheckgemist.nl verder aanpassen zodat de site volledig voldoet aan de benodigdheden van alle vervoerders. Vervolgens zullen dan ook de drie vervoerders, die de afhandeling nog via het eigen kanaal doen, aansluiten bij uitcheckgemist.nl. De site zal volgens planning in 2016 aangepast worden.

Vraag 24
Wat is de reden voor de vertraging van de pilot op de Valleilijn?

Antwoord 24
Tijdens de voorbereidingen van de pilot zijn een aantal vraagstukken naar boven gekomen die nader uitgezocht moeten worden. Het meest urgente vraagstuk ligt op het vlak van mededinging. Partijen hebben in september met ACM gesproken om te bekijken hoe daarmee omgegaan kan worden. ACM is zich bewust van het reizigersbelang en urgentie en heeft toegezegd met voorrang guidance te willen geven als partijen met een concreet voorstel komen. Partijen hebben op 11 november jl. een verzoek om guidance bij ACM ingediend.

Vraag 25
Kunt u uitleggen waarom bij een gehonoreerd WOB-verzoek geen sprake zou zijn van Open Data bij reisinformatie?

Antwoord 25
Het WOB-verzoek gaat over de toetsing van de NDOV-loketten in opdracht van het Ministerie van IenM. Over de openbaarmaking daarvan heeft de rechter een uitspraak gedaan in een zaak tussen Reisinformatiegroep B.V. en het ministerie. De rechterlijke uitspraak gaat dus niet over het beschikbaar stellen van Open Data zelf.

Vraag 26

Hoe verhoudt het inchecken volgens de methodiek «Be in Be out» zich tot het openen van poortjes?

Antwoord 26
In beginsel kan «Be In Be Out» toegepast worden in een systeem met poortjes. In dat geval worden de zones zo vormgegeven dat de poortjes open gaan bij herkenning van het bluetooth-signaal. Dit bevindt zich nog in een zeer verkennende fase zoals ook beschreven is in de visie OV Betalen.

Vraag 27
In hoeverre is er reeds contact tussen vervoerders, NOVB en TLS enerzijds en de banksector anderzijds om te komen tot de invoering van OV-betalen met de bankpas?

Antwoord 27
Translink en vervoerders hebben al geruime tijd contact met de banken en onderzoeken de mogelijkheden. Zie ook het antwoord op vraag 16.

Vraag 28
Moet de banksector voor de invoering van Europay MasterCard Visa (EMV) substantiële kosten maken? Is deze sector hiertoe bereid? Zo nee, wie is wel bereid deze kosten te maken?

Antwoord 28
Dit zal duidelijk worden uit het overleg en onderhandelingen tussen banken, vervoerders en Translink.

Vraag 29
Wat waren de resultaten van de pilot Touch and Travel?

Antwoord 29
Arriva heeft in het NOVB de resultaten van de proef besproken. Geconcludeerd is dat de techniek werkt, de deelnemers tevreden zijn en de proef geslaagd was. Om het systeem in Nederland in te voeren zijn er forse investeringen nodig in de backoffice van Translink. Een landelijke uitrol is daarom niet aan de orde. De resultaten zijn gebruikt als input voor de NOVB visie op OV-betalen. Het is een voorbeeld van een Be in Be out systeem en de lessen uit de pilot zullen hiervoor worden benut.

Vraag 30
Wat is de streefdatum voor afronding van het strategisch uitvoeringsplan (onderdeel werkagenda NOVB)?

Antwoord 30
Zie het antwoord op vraag 16.

Vraag 31
Welke stappen worden concreet gezet om ook voor trajecten met een internationale component te bereiken dat reizigers met een device kunnen reizen?

Antwoord 31
Het is niet mogelijk om internationaal te reizen met de OV-chipkaart. Omdat OV-betaalsystemen in landen verschillen zijn hierover afspraken nodig tussen vervoerbedrijven internationaal. Op dit moment wordt gewerkt aan een proef, die gesteund wordt vanuit de EU (Horizon2020) in regio Aachen-Maastricht. Hierin werken Nederlandse vervoerders en Translink samen met Duitse vervoerders.

Binnen het werkprogramma OV betalen wordt er een visie op E-ticketing uitgewerkt. De richting is dat hier zoveel mogelijk wordt aangesloten op Europese standaarden ten aanzien van gebruik 2D Barcodes. Verdere uitwerking zal met alle vervoerders samen plaatsvinden binnen dit werkprogramma visie OV betalen. Uiteindelijk is ook de medewerking nodig van buitenlandse partijen. Deze dialoog verloopt constructief.

In de brief van 8 oktober 2015, Uitkomsten Landelijke OV en Spoortafel 2 oktober (Kamerstuk 29 984, nr. 623), wordt ingegaan op de internationale spoortop voor grensoverschrijdend spoorvervoer. Het voorstel is om tijdens deze top, die gehouden zal worden tijdens het Nederlandse EU Voorzitterschap, onder meer te bespreken hoe de internationale reiziger soepel door de internationale keten kan reizen. Concreet kan het dan bijvoorbeeld gaan om verbetering (online) ticketing, reizigersinformatie en minder toeslagen.

Vraag 32
Kunt u aangeven op welke wijze u, samen met TLS en de vervoerders, stappen onderneemt om elektronisch betalen voor grensoverschrijdende reizen te vergemakkelijken? Is dit onderwerp van gesprek en zo ja, op welke termijn zijn verbeteringen te verwachten?

Antwoord 32
Zie het antwoord op vraag 31. Daarnaast is het op alle NS Stations mogelijk om met een creditcard te betalen. Online kunnen klanten ook een kaartje kopen met hun bankpas. Er wordt momenteel bekeken of het mogelijk is om ook hier betaling via de creditcard mogelijk te maken.

Vraag 33
Leiden meerdere mogelijkheden van betalen in het openbaar vervoer tot hogere totaalkosten van het betalen in het openbaar vervoer? Zo ja, om welk bedrag of percentage gaat het en wat acht u in dit verband acceptabel?

Antwoord 33
De doelstelling is om te komen tot structurele kostenverlagingen voor de OV-betaalsystemen. Een belangrijk doel van de op te richten coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven is het verlagen van de kosten voor OV Betalen door toepassing in het OV aanvullende, algemeen geaccepteerde betaaltechnieken. Het streven is dat door de geleidelijke uitrol van nieuwe betaalmethoden de kosten stapsgewijs omlaag zullen gaan en dat pieken in de kosten door de tijd heen daarbij worden vermeden.

Vraag 34
Geldt het uitgangspunt dat anoniem reizen altijd mogelijk moet zijn en blijven bij de verschillende betaalmogelijkheden voor iedere betaalmogelijkheid afzonderlijk of gaat het om de mogelijkheid voor reizigers om anoniem te kunnen reizen?

Antwoord 34
De voorwaarde uit de visie OV Betalen dat anoniem reizen altijd mogelijk moet zijn (privacygarantie), betekent dat er altijd één of meer betaalmethoden aangeboden moeten worden waarmee de reiziger anoniem door het gehele openbaar vervoer kan reizen. Indien nodig kan dit wettelijk geregeld worden, zie ook het antwoord op vraag 17.

Vraag 35
Is het mogelijk om met EMV-betalen te reizen terwijl het banksaldo van de gekoppelde rekening negatief is? Zo ja, wie draagt het risico?

Antwoord 35
Dit staat nog niet vast. Het is een uitwerkingsonderwerp dat de vervoerders en Translink samen met de banken oppakken inclusief het vraagstuk van het risico. Dit gebeurt onder meer in de voorbereidingen van de EMV-pilots.

Vraag 36
Zal het scholierenproduct ook geschikt zijn voor scholieren die afhankelijk zijn van de trein in de spitsperiode, bijvoorbeeld scholieren die op een conservatorium of dansacademie zitten en daardoor ver moeten reizen?

Antwoord 36
Veel concessiegrensoverschrijdende reizigers hebben behoefte aan meer samenhang over de grenzen van concessiegebieden heen. Op dit moment wordt, door partijen in het NOVB, de haalbaarheid van een landelijk scholierenproduct doorgerekend en zijn er varianten opgesteld. Het is belangrijk om de effecten op reisgedrag en financiële effecten van specifieke doelgroepenkaarten goed en helder in beeld te hebben.

Vraag 37
Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar het vergemakkelijken van het gebruik van de businesscard voor het deel van de reis dat niet werkgerelateerd is?

Antwoord 37
Het resultaat van het onderzoek is dat NS in december jl. een proef is gestart met gesplitst betalen. Op de rekening wordt een onderscheid gemaakt tussen zakelijke en privé reizen. De proef loopt tot en met mei van dit jaar en is alleen gericht op Traject Vrij abonnementen. Of de dienst ook na mei 2016 wordt aangeboden is afhankelijk van de resultaten van de proef.